POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

Nr. 12 | WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1935 | ROK 2



Z wybrzeża i morza

O. R. P. „MEWA". W dniu 25 października r. b. odbyło się w stoczni gdyńskiej w obecności przedstawicieli władz wojskowych, Komisarjatu Rządu i Urzędu Morskiego uroczyste podniesienie bandery na nowozbudowanym trawlerze „Mewa". Ten poławiacz min jest pierwszą jednostką floty wojennej, zbudowaną w stoczni gdyńskiej wyłącznie z krajowych materjałów i przez polskich robotników według planów polskich inżynierów. Oprócz ukończonego ostatnio O. R. P. „Mewa" w stoczniach krajowych buduje się 3 inne trawlery, a mianowicie „Rybitwę" i „Czajkę" w warsztatach marynarki wojennej w Modlinie i „Jaskółkę" w warsztatach marynarki wojennej w Gdyni. Wszystkie te 4 trawlery są mniejszemi jednostkami o długości 45 m i wyporności około 200 ton. Mają one służyć do oczyszczania wód z zagród minowych, a dzięki zaopatrzeniu w wyrzutnie torpedowe, mogą również pełnić pomocniczą rolę, jako torpedowce. Uzbrojenie ich stanowią działa 37 mm. i ciężkie karabiny maszynowe. Załoga składa się z 3-ch oficerów i 37 marynarzy. Nowe jednostki mają zastąpić wycofane ze służby stare trawlery o identycznych nazwach, które Polska zakupiła w roku 1921 w Finlandji.

BURZA NA WYBRZEŻU. W końcu października przeszły nad wybrzeżem Bałtyku groźne burze, które wyrządziły wiele szkód, podmywając na półwyspie helskim na znacznych odcinkach wydmy i plażę, zasypując ujście rzek Piaśnicy i Czarniawy między Dębkami i Ostrowem. Przy Kamiennej Górze zostało silnie uszkodzone kamienno-betonowe wzmocnienie na przestrzeni 50 m., woda podmyła również promenadę. Urząd Morski rozpoczął już prace nad umocnieniami zagrożonych brzegów i naprawianiem wyrządzonych przez burzę szkód. W czasie burzy zatonął również jeden kuter, należący do towarzystwa połowów śledzi „Mewa". Załogę zdołano uratować.

OGÓLNE OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO ZA PAŹDZIERNIK R. B. wyniosły blisko 600 tysięcy ton, z czego na obroty zamorskie przypada przeszło 587 tysięcy. W porównaniu do miesiąca września r. b. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego zmniejszyły się o przeszło 50 tysięcy ton.

RUCH STATKÓW NA BAŁTYKU. Z ostatnich obliczeń statystycznych wynika, że pod względem ruchu statków w portach Polska ustępuje na Bałtyku tylko Danji i Szwecji, z których Danja ma ruch statków 2,2 raza większy, a Szwecja 2,5 raza większy. Ruch w portach innych państw bałtyckich jest mniejszy, niż w portach polskich. Jeżeli chodzi o samą Gdynię, to pod względem ruchu statków ustępuje ona tylko Kopenhadze, której ruch statków jest o 18% większy, poza tem przoduje wszystkim innym portom bałtyckim.

POŁOWY MORSKIE W PAŹDZIERNIKU R. B. W przeciągu października r. b. złowiono na całem wybrzeżu polskiem blisko 260 tysięcy kg. ryb; połowy dalekomorskie na Morzu Północnem dały przeszło 810 tysięcy kg. śledzi. Silne burze utrudniały ogromnie połowy i stąd ich spadek w porównaniu z październikiem r. ub. o 206 tysięcy kg.

BUDOWA PORTU RYBACKIEGO W WIELKIEJ WSI. Obok stale rozwijającego się portu gdyńskiego powstanie niezadługo port rybacki na pełnem morzu, który ma być zbudowany w Wielkiej Wsi. Port ten nie będzie kopany w lądzie, a wszystkie mola mają być stawiane w morzu. Powierzchnia portu wyniesie około 14 hektarów, głębokość jego od 3 do 5 metrów. Przewidziana jest budowa 4 molo, z których 3 przeznaczone są dla postoju kutrów, a czwarty będzie obsługiwać pasażerską żeglugę przyb.

ROZBUDOWA GDYNI. Inwestycje w porcie gdyńskim postępują stale naprzód. W październiku r. b. ukończono m. in. falochron południowy w basenie żeglugowym, położono dalsze chodniki i wybrukowano nowe ulice, rozwinięto sieć wodociągów i kanalizacyj, włączając do niej nową chłodnię śledziową. Wśród tych inwestycyj zwraca uwagę wybudowanie specjalnej rampy o długości 50 m. b., która ma służyć dla przeładunku zwierząt żywych, a przedewszystkiem koni, których duże partje przewożone są niemal co tydzień przez port gdyński głównie do Anglji, gdzie zakupywane są przez kopalnie węgla.

Polacy na dalekich morzach

Polacy mają swoich żeglarzy, co zasłynęli na świecie.

Już pod koniec 16-go wieku zasłynął na dalekich morzach Poznańczyk, niewiadomego nazwiska, który przyjął sobie imię Gasparda Gama. Tenże Kacper poznański dotarł aż do Indyj, a przebywając tam dłuższy czas, poznał dobrze stosunki, odegrał wybitną rolę w kraju, gdy tam przybyli Portugalczycy. W roku 1500 ów nasz Kacper indyjski należał do wyprawy Portugalczyka Cabrala, który dążąc do Indyj, odkrył Brazylję.

Najsławniejszym polskim zdobywcą zamorskim był generał i admirał holenderski Krzysztof Arciszewski. Jako wódz wojsk holenderskich popłynął do Brazylji, gdzie przez 8 lat od 1629 do 1637 wojował, zwycięsko walcząc z Portugalczykami, na których całą Brazylję zdobył dla Holendrów; odnosił on nietylko zwycięstwa, ale wsławił się także jako budowniczy miejsc obronnych w Brazylji jak Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro. Arciszewski oddał Holandji tak wielkie usługi, że wdzięczni Holendrzy wystawili mu pomnik i wybili medal na jego cześć.

Wodzów, w rodzaju Arciszewskiego mieliśmy jeszcze innych. Taki oto Prokop Pieniążek nieco bliżej, ale też na morzu, cudów waleczności dokonywał. Jako admirał maltański, w 1575 brał udział w różnych wyprawach, przeciw niewiernym w Afryce i Azji, oczyścił morze Śródziemne od rozbójników algieryjskich, pogromił Algierczyków na lądzie w Algierze, Tunizji i Trypolitanji. Gdy Rzeczpospolita była w potrzebie, stanął przy boku króla Batorego.

W tymże czasie zasłynął również na morzu Śródziemnem kawaler maltański, Bartłomiej Nowodworski, pochodzący z Borów Tucholskich na Pomorzu, który przez 16 lat uprawiał rzemiosło rycerskie na obcych morzach, walcząc pod królem Henrykiem III i IV.

Obok nich wsławili się jeszcze inni kawalerowie maltańscy jak Kazimierz Michał Pac, Jan Andrzej Próchnicki, Stanisław Sobocki, Zygmunt Średziński itd.

W sto lat później około 1725 r. zasłynął jako admirał floty papieskiej Stanisław Tomasz Wolski.

Z Węgier rodem, uczestnik walk konfederacji barskiej, Maurycy Beniowski, sławiony przez Słowackiego w poemacie, a przez Sieroszewskiego w powieści, zesłany na Sybir, zbuntował tam współskazańców, zdobył okręt i na nim z Kamczatki puścił się na dalekie oceany. Po długiej morskiej wędrówce dotarł do ogromnej wyspy Madagaskaru u wschodnich brzegów Afryki, zdobył część tej wyspy i ogłosił się królem, wreszcie jednak poległ w 1786 roku w walce z Francuzami, którzy Madagaskar uważali za swój.

Do najsławniejszych żeglarzy polskich ubiegłego wieku należy Adam Mierosławski, brat generała Ludwika, który dowodził powstaniem w Badenji. W powstaniu 1863 r. przez krótki czas był dyktatorem. Adam Mierosławski na własnym statku długie lata przemierzał bezkresne obszary oceanu Indyjskiego, w 1843 odkrył tam na nowo, na południe od Australji, zapomniane przez wszystkich wyspy St. Paul i Amsterdam. Na tych wyspach, które wziął w posiadanie, osiadł na stałe i trudnił się połowem wielorybów, pereł, prowadził handel z Indjami i Chinami.

Zgórą osiem lat podróżował po świecie, Paweł Edmund Strzelecki, który w 1839 dotarł do Australji, zbadał część kraju, szczególnie wschodnio-południową, dnia 15 lutego 1840 r. odkrył największą górę tej części świata i upamiętnił ją nazwą „Kościuszki". Ów „Mount Kościuszko" znajdziecie na każdej mapie Australji i w każdym atlasie. Strzelecki był pierwszym, który w Australji odkrył pokłady złota i stał się temsamem twórcą dzisiejszego bogactwa tej części świata. Warto pamiętać o odkryciach Strzeleckiego, bo teraz właśnie zbliża się stulecie odkryć Strzeleckiego, które obchodzić będziemy w 1939 i 1940 roku.

Znów inne góry odkrył, tym razem w Afryce, Stefan Rogoziński. Ten, z zawodu marynarz, na własnym statku wyprawił się w r. 1882 do Afryki i tam zbadał część Kamerunu, gdzie nawet przez pewien czas panował samodzielnie nad sporym szmatem ziemi kameruńskiej, szanowany i ceniony przez tubylców. Dopiero kanonierki niemieckie położyły kres polskiemu panowaniu w Afryce.

S. Z.

Nasza emigracja

W dawnej Polsce szlacheckiej, jeszcze przed rozbiorami, Polacy rzadko opuszczali granice swego państwa. Chyba ktoś na banicję skazany, musiał chcąc nie chcąc uchodzić zagranicę. Dopiero, gdy przyszły lata niewoli, gdy każdy odruch, zdążający do wyzwolenia się — tłumiony był więzieniem, wygnaniem na Sybir lub śmiercią — uchodzili zagranicę. Unosząc życie swoje do różnych państw, osiedlali się dość często na stałe.

Liczne były te wędrówki, szczególnie po upadku różnych ruchów zbrojnych, zmierzających do odzyskania niepodległości. Najwięcej Polaków emigrowało do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, do Francji. Najżyczliwiej bowiem Polacy widziani byli w tych krajach, rozumiejących polską tragedję narodową. Amerykanie, mając w pamięci Kościuszkę i Puławskiego, walczących o ich wolność, mówili: Przychodźcie do nas, mamy dużo ziemi i wszyscy wolni ludzie mają do niej prawo— to też gdy potem Polacy dość często musieli emigrować, już nie przed prześladowaniem zaborców, lecz szukać poza granicami swej ojczyzny—chleba, największa ilość wyjeżdżała do Ameryki.

W poszukiwaniu chleba, bo często na wsi ziemia nie mogła nakarmić licznej rodziny Polacy emigrowali i do innych krajów. Poza Ameryką dość licznie udawali się na roboty sezonowe do Niemiec, do Francji.

Niektórzy szukali szczęścia dalej — poza morzami, oceanami, dlatego dziś można na całym świecie spotkać Polaków. W państwach europejskich, w Ameryce Północnej, Południowej, w Afryce, Azji, nawet tak odległej od nas Australji mieszka około 3 tysiące Polaków.

Oprócz Polaków, którzy bądź wskutek prześladowań przez zaborców, bądź w poszukiwania chleba osiedlili się zagranicą, mieszkają jeszcze poza granicami, ci, którzy przy ustalaniu granic Polski niepodległej z sąsiadami, zostali odcięci od ojczyzny. Są to Polacy mieszkający na Śląsku niemieckim, czy cieszyńskim w Prusach Wschodnich, na Litwie, w Rosji Sowieckiej. W chwili obecnej poza granicami państwa polskiego znajduje się około 8 miljonów Polaków. Rozproszeni po najodleglejszych zakątkach świata — myśli swoje stale kierują ku ojczyźnie. Interesują się jej losami, smucą się i radują razem z nami. Często, gdy mają odpowiednie fundusze na podróż — przyjeżdżają.

Dla łatwiejszego utrzymania łączności Polaków zagranicą z krajem powstał Światowy Związek Polaków z zagranicy, który utrzymuje ścisły kontakt z poszczególnymi polskiemi ośrodkami zagranicą. Informuje ich o życiu w Polsce, nawiązuje współpracę gospodarczą i kulturalną.

Na ogólną ilość przeszło 8 miljonów Polaków, mieszkających poza granicami kraju, na poszczególne kraje przypada w przybliżeniu: Stany Zjednoczone Am. Półn. 4 milj., Niemcy 1.500.000, Rosja Sowiecka 800.000, Francja 7.200, Brazylja 265.000, Litwa 200.000, Czechosłowacja 160.000, Kanada 130.000, Rumunja 100.000, Łotwa 76.000, Argentyna 60.000, Belgja 30.000, Austrja 20.000, Węgry 15.000, Szwecja 15.000, Jugosławja 15.000, Holandja 7.000. W innych krajach znajduje się Polaków poniżej 5.000.

Obecnie kwestja emigracyjna znacznie się zmieniła. Ilość emigrujących Polaków zagranicę jest zbyt nikła, aby mogła dostatecznie rozwiązać sytuację znacznego przyrostu ludności a Stany Zjednoczone A. P., gdzie mieszka największa ilość Polaków, nie chcą wpuszczać do swego państwa wogóle Europejczyków. Podobne ograniczenia emigracyjne wprowadziły inne państwa.

Ludność, która emigruje obecnie poza granice kraju w poszukiwaniu chleba nie wpływa wcale na zmianę sytuacji przeludnienia w Polsce. A tymczasem ludzi u nas z każdym rokiem przybywa dużo, a możliwość zarobku, o ile się nie zmniejsza, to pozostaje ta sama. Dlatego też Liga Morska i Kolonjalna krząta się żywo koło tego, żeby wszyscy ci, którzy nie będą mieli pracy w kraju mogli ją znaleźć w krajach zamorskich.

Stara się wprawdzie Liga usilnie o to, aby Polska otrzymała własne kolonje, dokąd wyjeżdżaliby wszyscy, którzy nie będą mieli pracy w kraju, lecz niewiadomo kiedy te kolonje dostaniemy. Narazie Liga Morska i Kolonjalna za pieniądze, które wpływają na ten cel (Fundusz Akcji Kolonjalnej) kupuje w niektórych krajach zamorskich ziemię, do której wysyła zdolnych do pracy kolonistów.

Kilkanaście rodzin wyjechało już w tym roku do Parany, gdzie znajduje się kolonja L. M. K. „Wola Morska". Kilku plantatorów w Liberji, w Afryce, przygotowuje tereny pod uprawę różnych kolonjalnych produktów.

To nie wszystko. Bo Liga Morska i Kolonjalna stara się nawiązywać również stosunki handlowe z istniejącemi już większemi ośrodkami Polaków zagranicą. Podczas ubiegłego lata jeździł do Ameryki, jako delegat Zarz. Głównego L. M. K. płk. dypl. St. Iwanowski, prezes Zarz.Okr.Lubelskiego aby oprócz wielu spraw, jakie miał powierzone, omówić współpracę gospodarczą z mieszkającemi tam Polakami. Myśl

ta spotkała się z dużem zainteresowaniem. Wyrażono gotowość nawiązania jaknajściślejszych węzłów współpracy z Polską, — ze starym krajem, jak ją Polacy w Ameryce nazywają.

Najważniejsze, że w celowość współpracy z Polską zaczynają wierzyć nawet ci, którzy przesiąknięci już obcemi nastrojami, ustosunkowani byli do kraju nieufnie. Sprawia to każda pochlebna wiadomość, jaka o nas kursuje zagranicą. Sprawiło to między innemi—pojawienie się m/s Piłsudski w porcie Nowego Jorku.

W podobnej również misji leciał do Australji mjr. Karpiński, który po przebyciu 2/3 trasy wskutek uszkodzenia samolotu — musiał wrócić do kraju. Miał być tym posłem, zapowiadającym współpracę gospodarczą, z Polakami, mieszkającemi w Australji.

Nie możemy zapominać, że liczba Polaków, mieszkających poza granicami jest dość pokaźna, stanowi przeto siłę, którą należy użyć do naszej pracy mocarstwowej.

W imię wspólnego dobra, jakiem jest potęga Polski obowiązkiem naszym jest o tej 8 miljonowej liczbie nie zapominać, tembardziej, że ci Polacy rzorzuceni po świecie ułatwią nam wyjście na szeroki świat. Przez utrzymywanie z nimi serdecznej łączności staną się pionierami naszej kultury, naszego handlu zamorskiego.

Wielką tutaj rolę do spełnienia ma młodzież polska. Zagranicą bowiem żyją dzieci emigrantów, które Polski nigdy nie widziały. Znają Ją tylko z opowiadań swoich rodziców. Opowiadania te często mają dla nich posmak nierzeczywistych zdarzeń, bajek. A tymczasem otacza ich obcy język, obca kultura i obyczaje. To wszystko potrochu wsiąka w te młode dusze — i kto wie — czy w przyszłości odnajdziemy w ich sercach choć odrobinę polskości. A przecież dzieci polskie mogą pisać do nich listy, przesyłać im książki, o naszej historji, o naszej kulturze, o tem wszystkiem, z czego umiemy być dumni. Liga Morska i Kolonjalna ma adresy takich szkół zagranicą, które chcą korespondować z młodzieżą w kraju. Niech ta młodzież na obczyźnie wie, że należy do narodu, który ma w przeszłości swojej wiele dni chwały i zwycięstw.

Pisząc listy do swych rówieśników na obczyźnie młodzież polska, przez nawiązanie w ten sposób serdecznych węzłów braterskich, przyczyni się do utrwalenia polskości w młodem pokoleniu Polaków zagranicą. **St. Z.**



Amerykanie przy upolowanym rekinie.

Jakie statki ma nasza flota handlowa?

Napewno chcemy poznać stan posiadania polskiej marynarki handlowej. Nie wystarczają nam, oczywiście, suche dane statystyczne, że ogólny tonaż tej floty jest taki a taki, że ogółem statków jest tyle a tyle. Ponieważ morzem zainteresowani jesteśmy — jako członkowie L. M. K. — bardziej, aniżeli inni, dlatego chcemy wiedzieć również: jak wszystkie nasze statki nazywają się, ile tonażu ma każdy z nich osobno, czyją są własnością, jakim celom służą, jaki rodzaj statków reprezentowany jest najliczniej i t. p.

Oto pytania, na które odpowiemy tu sobie kolejno.

Naczelne miejsce w naszej flocie handlowej zajmuje przedsiębiorstwo „Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A.", którego ogólny tonaż brutto wynosi 34.767 t., zawartych w 3 parowcach pasażersko-towarowych (razem mających 20.367 t.): — „Pułaski" (6.345 t.), „Kościuszko" (6.522) i „Polonja" (7.500) — oraz w motorowcu pasażerskim „Piłsudski" (14.400), największym i najbardziej nowoczesnym statku polskim. Za parę miesięcy przybędzie nam drugi, taki sam motorowiec, „Batory", którego budowa jest już na ukończeniu, a wówczas ogólny tonaż linji „Gdynia — Ameryka" powiększy się do 49.167 t. br.

Na drugiem miejscu kroczy przedsiębiorstwo „Żegluga Polska S. A.", posiadające 20 statków o łącznym tonażu brutto 21.785 t., w tem 12 parowców towarowych (19.713 t.), 4 pasażerskie (1.673) i 4 pomocnicze (399). Statki towarowe „Żeglugi" są następujące: „Wisła" (3.108 t.), trzy bliźniacze: „Wilno", „Toruń" i „Kraków" (każdy po 2.018), dalej statek, który z ramienia L. M. K. odbył niedawno podróż do Liberji: „Poznań" (2.017), dalej „Katowice" (1.995), dwa bliźniacze: „Śląsk" i „Cieszyn", na którym p. minister Beck odbył w sierpniu podróż do Finladji (po 1.402) t.), znów dwa seryjne, wybudowane w bież. roku: „Puck" i „Tczew" (760 t.). Statki pasażerskie „Żeglugi" napewno jeszcze lepiej znamy z letnich wycieczek morskich z Gdyni na Hel, czy do Jastarni; są to: „Gdynia" (586 t.), „Gdańsk" (547), oraz dwa siostrzane, nazwane imionami córek Marszałka Piłsudskiego—„Wanda" i „Jadwiga" (każdy statek po 270 t.). Na tabor pomocniczy „Żeglugi" składają się holowniki morskie: „Ursus" (167 t.), „Bizon" (96), „Tur" (86) i „Żubr" (50), który niedawno zatonął, przyczem zginęło czterech członków załogi; „Żubr" został potem wydobyty i znów marynarze pełnią na nim swą ciężką i niebezpieczną pracę.

Na miejscu trzeciem widnieje „Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.", mające 5 parowców o ogólnym tonażu 10.412 t. br., w tych 2 są pasażersko - towarowe (6.026 t.), a 3 towarowe (4.386). Do pierwszych należał: „Premjer" (3540) sprzedany niedawno Włochom i „Warszawa" (2.486), do drugich zaś „Lech" (1.560) i dwa jednakowe: „Lublin" i „Lwów" (po 1.409).

Czwarte miejsce zajmuje „Polsko - Skandynawskie Tow. Transportowe", z 11 statkami o łącznym tonażu 8.792 t. br. Mamy tu 4 parowce towarowe (7.928 t.), wszystkie nazwane „Roburami" i ponumerowane kolejno: „Robur III" (1.894 t.), „R. IV" (1.971), „R. V" (1.975) i „R. VI" (2.088); dwa pierwsze „Robury" zostały wykreślone z rejestru, gdyż jeden z nich sprzedano, a drugi zatonął. Dalej, firma posiada 5 lichtug (789 t.), t. j. ogromnych barek morskich, niemających własnego napędu, a ciągniętych przez holowniki; lichtugi te nazywają się: „Ira" (164 t.), „Buba" (163), „Triezi" (158), „Jola" (155) i „Basia" 149). Dla ich obsługi firma posiada 2 holowniki (75 t.): „Vega" (50) i „Nida" (25).

Piąte skolei miejsce zajmuje 7 statków (2.368 t.) taboru państwowego, będącego w posiadaniu kilku różnych placówek. I tak Państwowa Szkoła Morska w Gdyni dysponuje fregatą „Dar Pomorza" (1.561 t.), znaną nam z podróży dokoła świata. Urząd Morski w Gdyni ma 3 statki (458 t.): 2 parowe (430 t.), w tem pogłębiarkę ssącą „Nową Dragę" (376) i holownik portowy „Castor" (63) — oraz motorową łódź sanitarną „Samarytankę" (28). Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku posiada prom kolejowy „Gedania" (291 t.). Wkońcu Morski Instytut Rybacki w Gdyni dysponuje dla celów doświadczalnych 2 kutrami motorowo-żaglowemi (łącznie 58 t.): „Ewa" i „Starnia" (po 29 t.).

Poważnym zawiązkiem flotyli rybackiej jest 15 motorowo - żaglowych statków (łącznie 1.664 t. br.) przedsiębiorstwa „Mewa S. A.", kroczącego na szóstem miejscu. Statki te, podobnie jak „Robury", noszą jednakowe nazwy „Mew", z kolejną numeracją: „Mewa I" (115 t.), „M. II" (107), „M. III" (110), „M. IV" (108), „M. V" (111), „M. VI" (106), „M. VII" (107), „M. VIII" (112), „M. IX" (112), „M. X" (113), „M. XI" (112), „M. XII" (113), „M. XIII" (115), „M. XIV" (118) i „M. XV" (105 t.).

Siódme miejsce zajmuje tonaż Ligi Morskiej i Kolonjalnej, której własnością jest pięciomasztowy szkuner towarowy z motorami pomocniczemi, „Elemka" (1.471 t.). O podróży tego żaglowca do Egiptu czytaliśmy niedawno w „Polsce na morzu".

Zb. J

Pracujemy w kołach szkolnych LMK

Organizacja pracy „lądowej“ w szkolnych kołach LMK. obejmuje dość spory zakres materjału. Aby ją realizować, należy stworzyć przejrzysty i zwarty plan działania, który, w miarę możności obejmie bądź cały materjał, bądź jego część. Podstawą pracy jest „Program wychowania wodnego“, który zostanie rozesłany do poszczególnych kół w najbliższym czasie.

Formą pracy w kołach jest samokształcenie się w zagadnieniach morskich (wodnych). Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przypuszczać, że praca rozpadnie się na następujące działy: 1. sprawy młodzieży, 2. historja polskiego Pomorza, 3. obrona morska i F. O. M., 4. sprawy handlu morskiego, 5. sprawy kolonjalne, 6. przyroda morza i pobrzeża, 7. zagadnienie wód w Polsce, 8. sprawy organizacyjne L. M. K.

Podane działy (ogólne) muszą znaleźć miejsce w dyskusjach, referatach i artykułach „Gazetki morskiej“ (szkolnej) bądź w całości, bądź w pewnym wyborze. Jedno trzeba mieć na względzie: Tematy muszą być przygotowane solidnie. Należy je oprzeć na odpowiedniej lekturze, czerpanej zarówno z wydawnictw LKM, jak i innych.

Kilka referatów dobrze przygotowanych w ciągu roku, przedyskutowanych na zebraniu, da odpowiednie wyniki. Dla celów propagandowych powinno się przy omawianiu zagadnień, gromadzić nietylko członków danego koła, ale więcej młodzieży. Dobrze byłoby zapraszać kolegów z innych gimnazjów, a nawet naprzemian z nimi organizować odczyty. Wzorowy odczyt (referat) winien być ilustrowany wykresami. Warunki lokalne najlepiej zorjentują koła, jak celowo przeprowadzić referat.

Gazetka morska (szkolna) w gimnazjum obok wycinków ilustracyj i tekstu z pism LMK i innych, powinna zawierać prace członków Kół.

Ważnym czynnikiem w pracy jest czytelnia LMK.

Pomocą w organizowaniu czytelni, oprócz opiekuna Koła, będą profesorowie poszczególnych przedmiotów (historji, geografji, przyrody i t. d.), którzy niewątpliwie wskażą na źródła i metodę pracy.

Niemniej ważnym czynnikiem jest bibljoteka Koła L. M. K. Rozumiem, że nie powstanie ona natychmiast, lecz do jej organizacji należy się zabrać od zaraz. Najlepiej kompletować ją w miarę wzrastających zainteresowań pewnemi tematami. W jej skład powinny wejść zarówno czasopisma L. M. K., jak i książki.

Dla ułatwienia pracy należy sporządzić spis zagadnień (podanych np. wyżej). Przy nich wypisać zarówno numery pism, daty, tytuły odpowiednich artykułów, jak i tytuły książek i autorów. Wdzięczna to praca dla bibljotekarza Koła. Nie należy zapominać o katalogowaniu ilustracyj.

Ważną również rolę w pracy szkolnej młodzieży kół szk. L. M. K. mogą spełnić roboty ręczne. Winny one obejmować zarówno modelarstwo z różnych materjałów, jak i sporządzanie sprzętu wodnego. Miejsce w pracowni szkolnej napewno się znajdzie; profesor robót ręcznych napewno nie odmówi wskazówek. I choć może się zdarzyć, że Koło nie ma dostępu do wody, sam fakt zapoznania się ze sprzętem wodnym przyniesie nam dużo korzyści. Podczas wakacyj można będzie go użyć, organizując wycieczki, lub spędzając ferje nad wodą. Liga ułatwia młodzieży zetknięcie się z wodą, urzadzając wycieczki i ośrodki wychowania wodnego. Do czegokolwiek się weźmiemy musimy pamiętać, aby bez względu na zakres pracy, była ona przeprowadzana w sposób przemyślany i planowy.

Na zakończenie kilka szczegółów bibljograficznych. Obszerny materjał dają ostatnie dwa roczniki „Morza“, „Polski na morzu“ i „Szkwału“. (Łącznie z bibljografją). Nadto do poszczególnych zagadnień:

GDYNIA.

1. Port Gdyński (z planem) nakł. Zakrzewskiego w Gdyni.
2. Port Gdynia — nakł. Min. Przemysł. i Handlu.

PRZEMYSŁ RYBNY.

1. Przemysł i handel rybny na wybrzeżu — Bronisław Sotkowski.

MODELARSTWO I BUDOWA KAJAKÓW.

1. Budowa żaglowych modeli jachtowych. J. Czarnecki.
2. Budowa kajaków — Heinrych.
3. Jak budować kajaki — T. Fonferko.

OBRONA MORSKA.

1. Broń podwodna — por. mar. Jan Bartlewicz.

STATYSTYKA (GRAFIKONY).

1. Dorobek Polski na morzu—B. Polkowski.

KOLONJE.

1. Opis polskich terenów kolonizacyjnych w Peru — M. B. Lepecki.
2. Kwartalnik Naukowego Instytutu Emigracyjnego.

BIBLJOGRAFJA (PODSTAWOWA).

1. Polska bibljografja morza i Pomorza — St. Zieliński.

Zdzisław Roykiewicz

Kolonje zamorskie

Kolonjami nazywamy kraje rządzone przez silniejsze i kulturalniejsze od nich państwa.

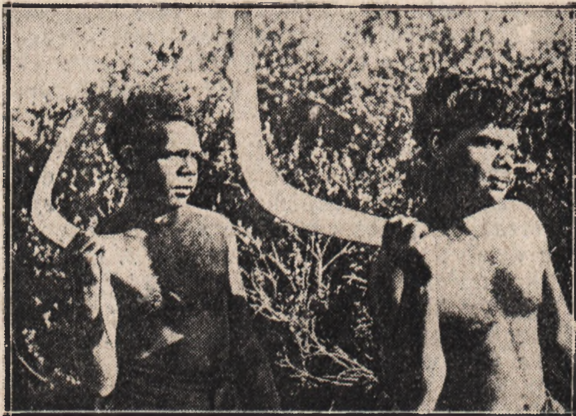
Kraje te są przeważnie zamieszkałe, albo przez ludy pierwotne, dzikie, niezdolne do rządzenia sobą, albo przez ludy, które nie chcą przystosować się do zmian jakie zachodzą na całym świecie, nie przyswajają nowoczesnych wynalazków i przez to muszą ulec państwom bardziej postępowym. Przykładem ludów pierwszego rodzaju będą murzyni, drugiego — hindusi.

Z odkryciem Ameryki w r. 1492 rozpoczął się podbój przez państwa europejskie krajów zamorskich. Odkrywając i zajmując nowe obszary, toczono jednocześnie krwawe wojny o to, kto pozostanie przy największych i najbogatszych terytorjach. Nie zagłębiając się w dzieje wojen kolonjalnych, zatrzymajmy się na obecnym stanie posiadania poszczególnych państw.



Koloniści przy gnieździe termitów.

Największe państwo kolonjalne, Anglja, posiada obszar większy od niej **149 razy**, od Polski zaś 88 razy.



Australijczycy z bumerangami

Następna z rzędu, Francja, posiada obszar zamorskich kolonij większy od niej **23 razy**, zaś od Polski **32 razy**.

Malutka Belgja, mniejsza od Polski 12 razy, posiada w Afryce kolonję Kongo większą od niej **81 razy**, od Polski zaś **7 razy**.

Portugalczycy posiadają w Afryce dwie kolonje większe od Portugalji 27 razy, od Polski zaś **7 razy**.

Do Holendrów należy część archipelagu Malajskiego w Azji, większa od Holandji **62 razy**, od Polski — **6 razy**. Wreszcie Włochy, prowadzące obecnie wojnę w Afryce o zdobycie nowego obszaru zamorskiego, mają kolonje o obszarze **6 razy** większym od półwyspu Apenińskiego.

Trzeba przyznać, że podobne zestawienie wywołać może odruch zdziwienia: w jaki sposób udaje się utrzymać panowanie nad tak rozległemi terytorjami? Pierwszą odpowiedź znajdujemy w liczebności krajów zamorskich i europejskich. Malutka Belgja ma 7 miljonów mieszkańców — jej osiemdziesięciokrotnie większa kolonja ma tylko dwa razy więcej ludności.

Francuzi mają 40 miljonów w kraju i 60 w kolonjach, Włochy, Portugalja i inne państwa posiadające kolonje, mają tam mniej ludności niż w metropolji, to jest wewnątrz kraju.

Należy się, mimo wszystko, niewątpliwy podziw Anglikom i Holendrom: ludność w Anglji liczy około 44 milj., w jej obszarach zamorskich **494 milj.** W Holandji 7 milj. w jej obszarach

azjatyckich 60 milj. Niski poziom kulturalny ludności rządzonej z jednej strony, duże umiejętności organizacyjne, zapewniają Anglikom i Holendrom możność utrzymania władzy.

Od kolonji należy odgraniczać **dominja** angielskie i kraje **mandatowe.**

Pierwszemi są kraje podległe zwierzchnictwu króla angielskiego, ale rządzące się zupełnie samodzielnie. Są to: Australja, Kanada i Zw. Południowej Afryki.

Drugiemi są kraje odebrane Niemcom i Turcji w czasie wojny światowej i oddane przez Ligę Narodów pod zarząd władz angielskich i francuskich do czasu, aż Liga uzna, iż kraje te dojrzały do samodzielnego życia politycznego. Są to Syrja (mandat francuski) i Palestyna (mandat angielski) w Azji, oraz byłe kolonje niemieckie w Afryce.

Kolonje dają ogromne korzyści. Są to przedewszystkiem olbrzymie rynki zbytu dla towarów wyrabianych w kraju posiadającym własne obszary kolonjalne oraz tereny dla osiedlania tam nadmiaru ludności. Niestety, nie można powiedzieć, ażeby większość państw europejskich gospodarowała w kolonjach tak, aby zapewnić dobrobyt, nietylko sobie, ale i ludności kolonjalnej.

Smutne, a nieraz oburzające rzeczy, dotyczące polityki kolonjalnej w Afryce podał polski podróżnik Giżycki w książce pod tytułem „Biali i czarni".

Uwagi jego pokrywają się ze spostrzeżeniami wielu innych podróżników, jak znanego samotnego żeglarza, Alain Gerbault'a. Znanemi są również okrucieństwa, jakich się dopuszczali Niemcy w Afryce przed wojną światową przy uśmierzaniu powstań murzyńskich.

Kwestja kolonjalna zawiera więc dwa poważne zagadnienia: pierwszem jest niesprawiedliwy podział obszarów kolonjalnych, przy którym jedne kraje, a między niemi i Polska, nie posiadają ich wcale, drugie zaś w rozległości kilkodziesięciokrotnie, przekraczającej ich własne terytorjum. Drugiem — dążność ludów kolonjalnych do uzyskania niezależności. Największe kłopoty ma tu Anglja w Indjach. Sprawiedliwem rozwiązaniem byłby nowy podział kolonij między wszystkie państwa posiadające dostęp do morza, nadmiar ludności oraz uznanie wszystkich kolonij za kraje mandatowe pod zwierzchnictwem Ligi Narodów. **ES.**



Indjanie strzelają z łuków do ryb.

Ustawa i stocznia

Ustawa i stocznia — oto są podstawy, które umożliwiają stworzenie silnej floty wojennej. Abyśmy się mogli jasno przekonać dlaczego mają one tak wielkie znaczenie dla budowy silnej floty wojennej — należy znaczenie ich uzasadnić.

Wstępem do budowy floty wojennej, jest oczywiście stworzenie programu jej budowy, który zgóry ustala stan floty wojennej (jakościowo i ilościowo) która ma być zbudowana.

Gdy jest już opracowany program budowy floty wojennej, wówczas dąży się do uzyskania kredytów na zrealizowanie tego programu w przeciągu pewnego zgóry określonego czasu. Fundusze przeznaczone na budowę floty wojennej muszą być wystarczające t. zn., że muszą być one równe kosztom ogólnym floty wojennej.

Rząd, aby móc dać kredyty, wystarczające na wykonanie programu budowy floty wojennej musi mieć zgóry zapewnienie wpływów na ten cel. Takie zapewnienie dają ciała ustawodawcze przez uchwalenie specjalnej ustawy o budowie floty wojennej, ustalając ogólną sumę kredytów na wykonanie tego programu i określając pewną ilość lat, potrzebnych do zbudowania floty wojennej. Gdy fundusze na budowę floty wojennej są uchwalone, to później już nie może być żadnych przeszkód, któreby budowę floty odkładały lub zmniejszały kredyty na jej budowę.

Innem źródłem, z którego płynąć mogą fundusze na budowę marynarki wojennej — są dobrowolne składki wśród społeczeństwa. Składki te nie dały jak dotychczas dużych sum. Pieniądze zebrane przez Fundusz Obrony Morskiej łącznie z Funduszem Budowy Łodzi Podwodnej nie umożliwią jeszcze budowy jednego kontrtorpedowca. A przecież nie chodzi tu tylko o jeden okręt wojenny lecz o zbudowanie floty wojennej, która musi być tak silną ilościowo i jakościowo, ażeby była w stanie obronić nasze wybrzeże i drogi morskie, łączące nas z całym światem. Floty wojennej tak silnej z dobrowolnych składek społeczeństwa nie zbudujemy. Składki dobrowolne są tylko funduszem pomocniczym.

Flota wojenna odpowiednia do naszych potrzeb może być zbudowana tylko przy współudziale skarbu państwa przez stałe zasilanie funduszami uchwalonemi na ten cel przez ciała ustawodawcze.

Gdy mówimy o budowie okrętów wojennych to wyłania się potrzeba posiadania własnej stoczni. Budując okręty na własnej stoczni nie potrzebujemy płacić zagranicy, lecz pieniądze przeznaczone na budowę pozostaną w kraju w rękach naszego inżyniera, przemysłowca, robotnika i t. p., słowem w rękach tych wszystkich, którzy będą dostarczać materjał potrzebny do budowy lub pracować w stoczni. Rozumie się, że przez to samo istnienie stoczni przyczyni się w pewnej mierze do rozwoju naszego życia przemysłowego, co niewątpliwie działa również dodatnio na wpływy pieniężne do skarbu państwa.

Najlepszym przykładem w tym wypadku może być nasz sąsiad z zachodu — Niemcy, którzy swoją siłę morską zawdzięczają stałym funduszom, gromadzonym na ten cel tak z pieniędzy rządowych, ofiarności społecznej jak również dzięki posiadaniu własnej stoczni.

Obecnie budująca się stocznia w Gdyni daje gwarancję, że już w niedługim czasie będziemy budować okręty wojenne w kraju. Całkowite ukończenie budowy stoczni — posunie akcję naszej obrony morskiej znacznie naprzód.

ALFONS POLAK

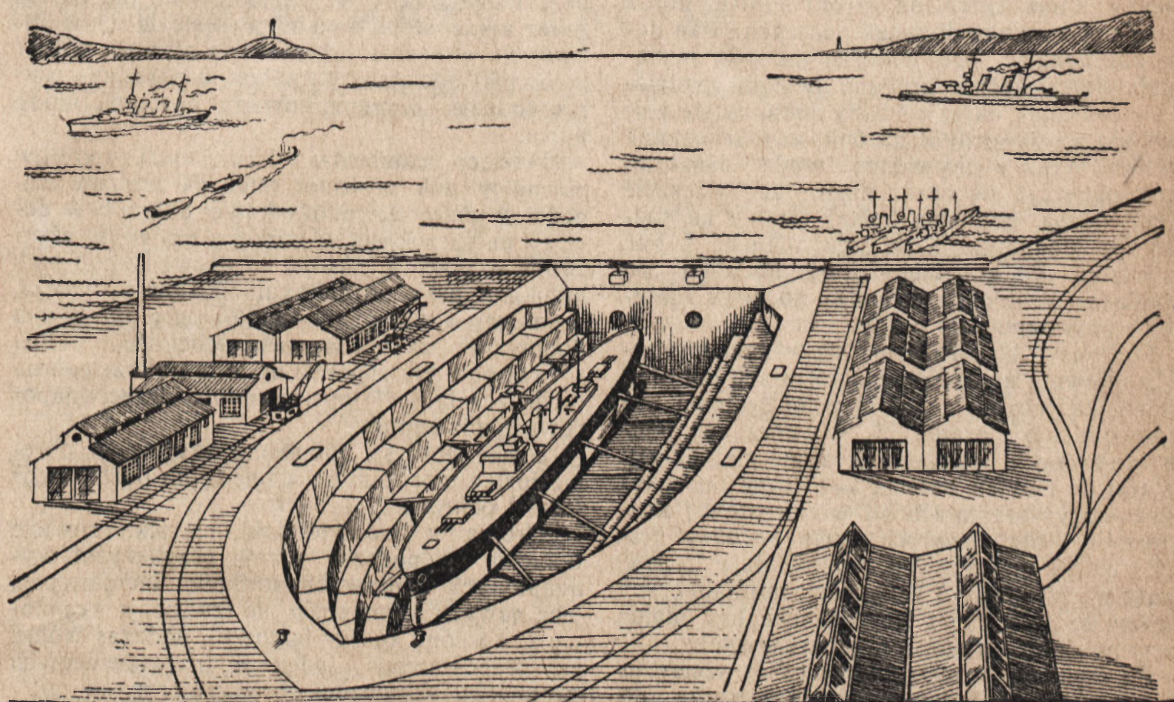
Do dn. 1 listopada r. b. zebrano na

F. O. M. Konto P.K.O. 30.680

w gotówce zł. 2.825.146.13

w papierach wartościowych zł. 563.824.—

Budowa okrętów wojennych w kraju, to najlepszy środek walki z bezrobociem.



Suchy dok

Każde państwo morskie musi się troszczyć zarówno o ciągłość swej komunikacji morskiej, jak i o stały, bojowy stan swej floty wojennej.

Statki handlowe często ulegają w podróżach różnym wypadkom, a okręty bojowe w czasie wojny uszkodzeniom ze strony przeciwnika. I jedne i drugie muszą być szybko, sprawnie i możliwie tanio doprowadzane do pełnej użyteczności, by mogły dalej służyć.

Jednym z koniecznych urządzeń portowych poza stocznią i warsztatami mechanicznemi jest dok, w którym skutecznie i prędko można naprawić każdą jednostkę pływającą t. j. i statek handlowy i okręt wojenny.

Doki bywają t. zw. suche i pływające.

Suchy dok jest wielkim rowem w kształcie odwróconego dnem żelazka do prasowania, wykopanym w zatoce portu, i idącym wprost z morza w głąb lądu. Rów ten ma skośne boki (pod 65°), umocnione żelazobetonowemi ścianami, lub murem z kamiennych, ciosanych brył, osadzonych na cemencie. Ściany te tworzą mocne ocembrowanie dokowego wykopu i przedstawiają wielkie schody, zwężające dok amfiteatralnie ku dołowi.

Wokół doku na stałym lądzie t. zw. terenie portowym są pobudowane warsztaty mechaniczne, elektrownie, stacje pomp, oraz kotłownie, dostarczające potrzebną siłę roboczą dla maszyn parowych. Wzdłuż doku są ułożone szyny, po których mogą się posuwać zarówno wagony z potrzebnym materjałem lub z zamiennemi częściami okrętów, jak i ruchome dźwigi do podnoszenia ciężarów. Pozatem wokół doku, w górnej części jego ścian, są wmurowane żelazne lub kamienne słupy — „uwięzle“ (rymy), do których szwartuje się (wiąże) zadokowany okręt.

Jeśli przybywa okręt, wymagający remontu lub naprawy podwodnej części czyli żywego korpusu, to wciąga się on wprost z portu swemi napędowemi kołowrotami, przy pomocy lin zaczepionych na rymy, do doku napełnionego wodą. Gdy okręt znalazł się już wewnątrz w żądanem miejscu, wtedy zamyka się wejście do doku od strony morza pływającą wierzeją t. zw. bataportem. Bataport ma podwójne, żelazne lub zelazobetonowe ściany, jest wewnątrz pusty i pływa pionowo jak ponton. Ma on kształt krótkiego, tępego klina, który zajmuje wpoprzek i wgłąb całe wejście do doku swemi skosami jest wodoszczelnie dopasowany od strony portu do wnęk w licowych ścianach doku. Po dokładnem ustawieniu bataportu zaczyna się osuszanie doku, przez wypompowywanie zeń wody wprost w morze, co trwa 3 — 4 godziny; wówczas bataport, na-

ciskany wodą tylko od strony portu, coraz szczelniej przylega do wnęk licowych ścian doku, odgradzając jego wnętrze od wód portowych. Jednocześnie grubemi belkami podpiera się osuszany okręt o ściany doku, by się wypadkiem nie przechylił na bok, gdy przestanie pływać. Wraz z ubywającą wodą osuszany okręt opuszcza się coraz niżej, aż wreszcie kilem (denną, podłużną belką) stanie na specjalnym podniesieniu na dnie doku na t. zw. podkilniku. Po zupełnem osuszeniu doku po schodach i drabinach wchodzą do doku robotnicy i przystępują do pracy.

Podczas pokoju reperuje się w dokach statki handlowe z uszkodzonemi na rafach lub mieliznach kadłubami, z połamanemi śrubami napędowemi lub sterami, a w gorących podzwrotnikowych strefach dokuje się okręty i statki co pewien czas (2 — 3 razy do roku) celem oczyszczenia ich od wodorostów i skorupiaków, obrastających żywe korpusy niekiedy na pół metra grubo, co powoduje do 30% straty w zwrotności i szybkości; normalnie zaś 2 razy do roku żywy korpus musi być malowany w doku farbami przeciwrdzewnemi.

Po wykonaniu potrzebnych robót wpuszcza się przez szluzy bataportu wodę z morza do doku: okręt wówczas zaczyna spływać, bataport, nienaciskany już jednostronnie (od portu) przez wodę, stopniowo odrywa się od wnęk dokowych, wreszcie też zaczyna pływać, wtedy holowniki odciągają go nabok, a następnie wyprowadzają wyremontowany okręt na wody portu.

Wobec rozmiarów dzisiejszych okrętów normalny dok powinien mieć 250 metrów długości w górze, 220 m użytkowej długości w dole, 60 m. szerokości w górze, a ok. 40 m. użytkowej w dole i nie mniej 10 m. wody nad podkilnikiem przy normalnym poziomie morza, by okręty o takim zanurzeniu mogły być w nim dokowane; faktyczna zaś głębokość wykopu (rowu) pod dok sięga 20 m., a to ze względu na wodoszczelność i wytrzymałość przeciwnaporową fundamentów.

Suche doki są budowane zawsze w obrębie fortec morskich ze względu na bezbieczeństwo i ochronę.

Drogie w budowie doki, nietylko sowicie opłacają się podczas pokoju przy wyżej wymienionych naprawach statków handlowych, lecz nawet i amortyzują się (zwracają stopniowo poniesione koszty budowy), podczas wojny zaś przedstawiają jeden z najważniejszych czynników skutecznej obrony morza.

Inż. A. Pauly



Statek do połowu wielorybów.

Nasz pierwszy spływ

10 lipca r. b. Ośrodek Żeglarski nad Naroczą wrzał jak ul os. Do dalekiego Wilna szykowała się wielka wyprawa.

Po przygotowaniach wypłynęliśmy na szerokie wody jeziora. Po kilku godzinach bledna w oddali żagle łodzi, które odprowadzają nas do ujścia Naroczanki. Teraz jesteśmy już sami. Naroczanka, rzucona niedbale w szerokie bagna, płynie w gąszczu trzcin i tataraków. Płyniemy w szumie traw, błądząc w koło jednych i tych samych miejsc, nie wiedząc gdzie jesteśmy i dokąd niesie nas prąd kapryśnej rzeczki. Potem sytuacja wyjaśnia się. Nad wieczorem błyskają z prawego brzegu kontury bielonych chałup. Pierwsza wieś. Dobijamy do brzegu. Długie rozhowory po białorusku, garść uśmiechów rozdzielanych hojnie przez naszą towarzyszkę, a potem podstawowy składnik naszego menu na cały czas podróży: kisłe małako.

I znów ruszamy dalej w czerwonym blasku zachodzącego słońca. Robi się ciemno, rzeka szumi tajemniczo, wypatrujemy miejsca na nocne legowisko. Lądujemy wreszcie, opodal wyniosłego brogu siana, który służyć nam będzie za wygodne łoże. A potem dumaniom samotnego wartownika akompaniuje już tylko basowe chrapanie całej naszej paczki i pokrzykiwanie błotnego ptactwa.

W połowie drugiego dnia spływu natrafiamy na pierwszą przeszkodę. Wieś Narocz przegradza wielki huczący młyn. Trzeba przenosić kajaki. Uroczystość ta odbyłaby się w podniosłym nastroju, gdyby nie fakt, że jeden z uczestników runął w pełnym ładunku i obciążeniu w wartki nurt rzeki. Ale — co ma wisieć, nie utonie. Więc i on wyszedł cało z bezkrwawej przygody.

Nad wieczorem wpływamy w aleję nachylonych nad wodą olch. Gałęzie ich wiążą się między sobą w cienistą altanę. Jest to jedna z najpiękniejszych części całej naszej trasy. Koło południa trzeciego dnia wypływamy na szerokie wody Wilii. Trzykrotne: hip, hip, hurra wita królowę wód litewskich. Nie daje się ona jednak przebłagać entuzjastycznym wiwatem. Za chwilę jeden z kajaków wpada na kołek, ukryty tuż pod powierzchnią wody. Dziura wielka, miny posępne. Lądujemy celem naprawienia kajaka. Ale znów prześladuje nas pech. Zapasy paku wyczerpują się, na łyżeczce od herbaty topimy więc żywicę świerkową, którą zalewamy brzegi dziury. Trzyma doskonale, o wiele lepiej, niż pak. Natura okazała się tym razem względna dla biednych żeglarzy.

Popołudniu zaczynamy robić tempo. W tym czasie spotykamy pierwszy kajak, który wypłynął również z Naroczy.

Czwarty dzień niewiele różni się od poprzednich. Złośliwe fatum zabiera nam tym razem jednego z uczestników, który wobec dokuczliwego bólu brzuszka, rezygnuje z dalszej włóczęgi. „O jednego mniej — kajakowi lżej". Obiad gotujemy na plebanji u bardzo gościnnego księdza, który nas częstuje znakomitemi wędlinami domowego wyrobu i po litewsku (zupełnie niejadalnie) przyrządzoną sałatą. Późnym wieczorem przybijamy do wsi Markuny. Wieś huczy gwarem i muzyką. Aż dwa wesela uświęcają ten dzień. To też o spokojne miejsce wypoczynku było dosyć trudno. Znajdujemy jednak w końcu ustronną stodołę. Jest już późna noc.

Od samego rana wypływamy dalej. Jeden kajak chce nawet wyrwać naprzód, aby przybić jaknajprędzej do wileńskiej przystani. Niestety, komendant nie zgadza się. Spowodu koniecznej karności załoga opanowuje swój zbytni temperament. Teraz kres wędrówki zbliża się już w szybkim tempie. Jeszcze jeden nocleg na sianie, jeszcze jedna noc błyszcząca gwiazdami i szósty dzień spływu rozpoczyna się w pełni lipcowego słońca. Teraz, aby nie tracić czasu, żywimy się już tylko suszonemi owocami, czekoladą i cukrem. Piękny Niemenczyn, oddalony od Wilna o 50 kilometrów, uczciliśmy wrzuceniem do mętnych wód Wilii kości od wielkiej szynki. Były to ostatki obozowego jeszcze prowiantu. W Werkach robimy lekką toaletę; jeden z kolegów chce się wyróżnić. My jesteśmy w ubraniach treningowych i brzozowych kierpcach. On wdział białe spodnie. Złośliwy jednak „przypadek" zachwiał kamień pod jego nogami i wytworne spodnie — tudzież ich właściciel — wszystko znalazło się w wodzie. W 15 minut później wpływamy do Wilna.

Na przystani załogi otrzymały pamiątkowe banderki LMK. i spływ został rozwiązany.

Teraz dorzucę jeszcze kilka uwag rzeczowych. Spłynęliśmy w ciągu 5 i pół dnia ponad trzysta kilometrów. Koszty spływu około 10 złotych na uczestnika. Droga wyjątkowo piękna i niezbyt trudna. Kierpce brzozowe tanie i bardzo praktyczne.

Michał Sumiński.

Z życia Kół Szkolnych LMK

Zaczął się już okres przygotowań do obchodów 16-ej rocznicy odzyskania morza. W niektórych Kołach prace zostały podjęte bardzo wcześnie, już na początku roku szkolnego. Wiadomo bowiem, że gdy się chce wszystko dobrze i starannie opracować, należy zacząć wcześnie i nie śpieszyć się. Są niestety takie Koła, które zaledwie na parę tygodni przed terminem jakiejś imprezy, zaczynają przygotowywać i obmyślać różne sprawy z taką imprezą związane. Rezultat tej pośpiesznej pracy jest zwykle dowodem, jak nie należy robić tego rodzaju imprez. Pozatem członkowie, którym Koło przydzieliło poszczególne prace, nietylko nie mogą zdążyć na czas z ich wykonaniem, ale jeszcze zaniedbują najważniejsze obowiązki względem szkoły. Bardzo dużo Kół przygotowuje także na rocznicę odzyskania morza wystawy morskie. Jeśli prace są już rozpoczęte, wystawa napewno się uda, ale bywa tak, że Koło nie umie obliczyć, ile czasu zajmie przygotowanie eksponatów, a potem robi się wszystko na gwałt i trzeba z konieczności zmniejszyć liczbę tych rzeczy, które powinny być wystawione. Te Koła, które już nieraz urządzały wystawy, wiedzą dobrze, że dużo czasu zajmuje wykonanie wszelkich tablic i wykresów, przedstawiających dane statystyczne, lub albumów czy też modeli okrętów,

zwłaszcza jeśli się chce wykonać wszystko dokładnie i estetycznie. Dobrzy rysownicy i malarze, a tacy znajdą się prawie w każdem Kole, muszą mieć dość czasu do wykonania plakatów czy obrazów o tematach morskich. Do takich Kół, które umieją właściwie liczyć się z czasem i oddawna pomyślały, jak i co ma być zrobione, należy Koło przy Gimnazjum im. J. I. Kraszewskiego w Białej Podlaskiej, które już przystąpiło do przygotowania uroczystości na 10 lutego. Koło to zamierza odegrać jakiś poważniejszy utwór sceniczny, a dochód z przedstawienia uchwalono przeznaczyć na F. O. M. Należy wspomnieć, iż co roku Koło przekazuje do miejscowego Oddziału LMK. około 200 zł. ze składek i imprez, jest to dowodem, że członkowie Koła umieją dobrze gospodarować i liczyć, wiemy bowiem dobrze, że niektóre Koła zamiast zysków, choćby minimalnych, miały nawet niedobór. Kwestja zebrania takiej, czy innej sumy pieniędzy, jest naturalnie mniej ważna, niż osiągnięty zysk moralny, ale zawsze to przyjemnie móc przeznaczyć jakąś sumę na dobry cel, a takim właśnie celem jest wspomaganie Funduszu Obrony Morskiej, czy też Funduszu Akcji Kolonjalnej. Dobrze urządzoną wystawę morską zorganizowało w listopadzie Koło przy Gimnazjum Koedukacyjnem im. Marszałka J. Piłsudskiego w Busku-Zdroju. Wystawiono szereg eksponatów, przedstawiających modele okrętów wojennych i handlowych, żaglówek, rysunki dział morskich i torped, tablice z wykresami dotyczącemi ruchu emigracyjnego i kolonjalnego, książki o morzu, minjatury bander państw morskich, okazy fauny i flory Bałtyku oraz widoki morza, Pomorza i ceramikę kaszubską.



Gen. Orlicz - Dreszer, prezes Zarz. Gł. L. M. K. przemawia na dziedzińcu Wawelskim do członków L. M. K. przybyłych dn. 20.X.35, celem złożenia hołdu prochom Marszałka.

A teraz musimy przytoczyć wyjątek listu, nadesłanego przez dzieci ze Szkoły Powszechnej w Komarowie Lub.: **„My dzieci klasy IV składamy z naszych drobnych ofiar groszowych 4 zł. na Fundusz Obrony Morskiej. Prawda, jest to mała suma, za którą możnaby kupić chyba jeden gwóźdź do nowego okrętu, ale gdyby tak dały wszystkie klasy ze szkół w całej Polsce, to dopiero byłby okręcik! Bo my chcemy, żeby Polska miała dużo, dużo okrętów, żeby była silna i nikogo się nie bała".**

Naturalnie, że byłby już duży okręt, gdyby wszystkie dzieci bez wyjątku dawały co rok choćby groszowe ofiary, a przedewszystkiem trzeba, żeby wszystkie dzieci chciały silnej Polski na morzu. Trzeba przyznać, że niektóre szkoły powszechne lepiej pracują niż gimnazja, dlaczego tak jest—trudno powiedzieć, może młodsi członkowie kół mają więcej czasu, a może więcej zapału? Koła przy szkołach powszechnych pracują także bardziej systematycznie, opracowują program działalności na cały rok, a to jest bardzo ważne. Naprzykład Koło przy Szkole Powszechnej Nr. 1 w Lubawie dokładnie już obmyśliło, co się będzie robiło w ciągu bieżącego roku szkolnego. Jako jeden z ważnych punktów programu uchwalono, że obowiązkiem każdego z członków Koła będzie zwerbowanie do szeregów LMK. dwóch osób z pośród starszego społeczeństwa; środkiem propagandy będą różne przedstawienia, obchody i t. p., a na zakończenie roku szkolnego członkinie projektują zorganizowanie wspólnej wycieczki nad morze. Oczywiście plan pracy obejmuje jeszcze szereg innych spraw. Wszystko jest dokładnie przewidziane i nie wątpimy, że członkinie dołożą starań aby wypełnić to, co postanowiły.

W wytycznych programu pracy dla Kół szkolnych, opracowanych przez komisję dla Spraw Młodzieży Zarz. Głównego, jest punkt, który przewiduje korespondencję między Kołami w głębi kraju a szkołami na Pomorzu. W związku z tem Oddział LMK. w Grudziądzu wzywa Koła szkolne z różnych dzielnic Polski do nawiązania korespondencji z Kołami w Grudziądzu. Pierwsze listy należy kierować pod adresem Oddziału LMK. w Grudziądzu, ul. Legjonów Nr. 72. Wpływające listy Oddział podzieli między poszczególne Koła, które już bezpośrednio będą odpowiadały. Wyobrażamy sobie, ile to ciekawych listów dostaną Koła w Grudziądzu, a najwięcej zapewne od tych Kół, które są od Pomorza najdalej. Zresztą dowiemy się, a później napiszemy coś o tej korespondencji.

Niedawno Koła szkolne w Płocku odbyły wspólne zebranie, zwołane przez Sekcję dla Spraw Młodzieży przy Oddziale płockim LMK. Na zebraniu tem omawiano różne działy pracy i program wychowania wodnego dla kół szkolnych LMK., opracowany przez Zarząd Główny. W wyniku wspólnego zebrania postanowiono, co następuje: 1) Młodzież Kół płockich powołuje „Międzyszkolny Komitet Młodzieży LMK.", celem nawiązania współpracy między poszczególnemi szkołami. 2) Celem wspólnym wszystkich Kół LMK. w 1935—36 r. będzie urządzenie imprezy dochodowej na rzecz F. O. M. i wiel-

kiej międzyszkolnej akademji propagandowej (bezpłatnej) w dniu święta odzyskania morza. 3) Młodzież postanawia dążyć do zrealizowania „Programu wychowania wodnego". 4) Płockie Koła szkolne w programie swej pracy umieszczają opiekę nad szkołami polskiemi zagranicą. 5) Celem zachęcenia młodzieży do pracy, projektuje się urządzenie przy końcu roku szkolnego „Wystawy Kół płockich LMK.", która zilustruje ich działalność. Wiemy, że Koła płockie dobrze pracują, więc wyobrażamy sobie, jaka to piękna będzie wystawa przy końcu roku, wartoby tam pojechać i zobaczyć, a potem napisać ile to pięknych rzeczy wykonano. Bardzo dobrze, że wystawa będzie przy końcu roku, bo będzie można ocenić całoroczną pracę.

Zarząd nowo-powstałego Koła przy Gimnazjum S. S. Urszulanek w Krakowie na zebraniu organizacyjnem przedstawił swoim członkiniom cele i zadania Ligi Morskiej i Kolonjalnej w sposób bardzo zwięzły i świadczący o doskonałem pojmowaniu ważnych spraw państwowych. Oto wyjątki z nadesłanego nam protokółu: „LMK. winna rozbudzać świadomość znaczenia morza dla kraju, a wychodźców łączyć z Ojczyzną. Zadaniem LMK. jest również obrona naszego morza przed wrogą propagandą, a więc staranie się o rozwój polskiej marynarki wojennej. Organizacja ta powinna rozwijać życie gospodarcze na wybrzeżu, szerzyć kulturę morską i starać się o rozbudowę naszej marynarki handlowej. LMK. propaguje także hasło: „Żądamy kolonij dla Polski". Mamy nadzieję, że nieraz będziemy mogli pisać o działalności Koła.

W listopadzie dostaliśmy Gazetkę Szkolną, wydawaną dla dzieci polskich w Brazylji; jest to gazetka ścienna, zawierająca bardzo ciekawe wiadomości, a na samym środku arkusza znajduje się piękny wiersz p. t. „Polski marynarz". W wierszu tym autor opisał podróże naszych marynarzy po dalekich morzach i krajach. Napewno dużo dzieci w Brazylji nauczy się tego wiersza na pamięć. My jesteśmy w szczęśliwszem położeniu, bo mamy już dużo różnych poezyj o naszem morzu i pracy marynarzy. Te koła, które prowadzą korespondencję ze szkołami polskiemi zagranicą, powinny od czasu do czasu przesyłać polskim dzieciom jakieś łatwe utwory poetyckie o tematach morskich, a napewno zyskają sobie dużo wdzięczności u naszych rodaków na obczyźnie, no i będą miały ciekawe pole do pracy przy wyborze i wyszukiwaniu tych utworów.

Zdarza się, że szereg Kół szkolnych wpłaca pieniądze na konto Zarządu Głównego w P. K. O., nie wymieniając na jaki cel są przeznaczone te wpłaty, przeto wyjaśniamy, iż pieniądze za składki członkowskie Koła winny wpłacać nie do Zarządu Głównego, lecz do właściwego Oddziału LMK. (zgodnie z § 13 regulaminu). Koła wpłacające składki do Zarządu Głównego narażają się na nieotrzymywanie miesięczników, gdyż Zarząd Główny nie wysyła pism bezpośrednio do Kół szkolnych, lecz do Okręgów i Oddziałów, które potem rozdzielają pisma między swoje Koła. A zatem we własnym interesie Kół leży wpłacanie składek do swoich Oddziałów i zamawianie tam miesieczników. Natomiast jeśli Koła wpłacają pieniądze na inny cel (naprz. ofiary na Fundusz Obrony Morskiej, albo Fundusz Akcji Kolonjalnej), winny na odwrocie blankietu P. K. O. wymienić tytuł wpłaty, w przeciwnym razie nie wiadomo na jaki cel pieniądze zostały przysłane.

Wiadomości ze świata i z kraju

MIASTO KOŚCIUSZKO BEZ POLAKÓW.

W stanie Mississipi znajduje się miasto Kościuszko, nazwane imieniem tego, który walczył o wolność Stanów Zjednoczonych. Charakterystyczne jest, że w mieście tem niema ani jednego Polaka. Pamięć jednak Kościuszki żyje w tem mieście i ku uczczeniu jego imienia w tym roku odbyły się tam specjalne uroczystości, połączone ze złożeniem hołdu pamięci Marszałka Piłsudskiego.

Uroczystości te przemieniły się w wielką manifestację uczuć Amerykanów dla narodu polskiego. Na całość tej imprezy złożyło się wielkie zgromadzenie mieszkańców miasta u stóp pomnika Kościuszki, znajdującego się poza miastem, jak również parady młodzieży szkolnej, iluminacja miasta, dekoracje domów polskiemi i amerykańskiemi flagami oraz nadawanie przez megafony melodyj polskich.

Pozatem władze miejskie postanowiły jedną z głównych ulic miasta — nazwać ul. Piłsudskiego — „Pilsudski — street".

JĘZYK POLSKI W AMERYCE.

Niektóre średnie szkoły amerykańskie, wprowadzają nieobowiązkowo kursy języka polskiego. Kursy te cieszą się niezwykłą frekwencją. Oto naprzykład do jednej z takich szkół w Chicago zgłosiło się 170 uczniów.

Należy jeszcze podkreślić, że władze oświatowe w Ameryce, dbają o to aby nauka języka polskiego utrzymana była na poziomie nauki innych obcych języków w Stanach Zjedn.

POWODZENIE PRZEMYSŁU POLSKIEGO

Polska dość często wysyła do Ameryki wyroby przemysłu ludowego, jak tkaniny ludowe, zabawki. Okazuje się, że pojawienie się tego rodzaju towarów polskich na rynku amerykańskim znajduje coraz większe zainteresowanie i zapotrzebowanie.

W ostatnim czasie generalny sekretarz stanu Ohio i Półn. Pensylwanja, p. S. Z. Stachowicz otworzył w Cleveland specjalną firmę w tym celu p. f. Polish Import Co.

ORGANIZACJA „ORLĄT" W BRAZYLJI.

W Brazylji przy Towarzystwie „Junak" została niedawno założona organizacja „Orląt". Organizacja ta ma na celu rozbudzenie wśród młodzieży w wieku szkolnym zamiłowania do służby narodowej, cnót obywatelskich, sprawności fizycznej i zaradności życiowej. „Orlęta" mają wychować i przygotować młodzież do późniejszej pracy w oddziałach Tow. „Junak".

WYSTAWA W GIMN. ŻEŃ. IM. A. WAZÓWNY

W połowie listopada w gimnazjum żeńskiem, im. Anny Wazówny w Warszawie odbyła się z okazji dziesięciolecia istnienia szkoły, wystawa morska, urządzona przez koło L. M. K.. Na całość wystawy złożyły się prace uczennic od kl. 2 do 7-ej włącznie.

Wystawa podzielona została na siedem działów, z których każdy obrazował w miarę wyczerpująco pewne zagadnienia morskie.

Mimo, iż czas trwania wystawy obliczony był tylko na kilka dni, ze względu jednak na duże zainteresowanie, tak wśród młodzieży szkolnej, jak wśród starszego społeczeństwa, został przedłużony na kilka dni.

Organizacją wystawy kierowała opiekunka koła L. M. K. p. W. Markowska.

KONFERENCJA PRZEW. SEKCYJ MŁODZ.

W dniu 17 listopada odbyła się konferencja w Zarządzie Głównym L. M. K., z udziałem Przewodniczących Sekcyj dla spraw młodzieży przy okręgach.

Przedmiotem konferencji była sprawa dotychczasowej pracy w kołach szkolnych L. M. K. oraz programu na najbliższy okres.

Sprawozdania przedłożone przez przedstawicieli poszczególnych okręgów wykazały duży rozwój kół szkolnych w Polsce, oraz ich żywotną pracę.

W związku z programem dalszej pracy i rozwoju kół szkolnych L. M. K. omawiano: kwestje współpracy ze Związkiem Nauczycielstwa Polskiego, z Harcerstwem i Akademickim Związkiem Morskim, zbiórki na F. O. M. i szereg innych zagadnień, związanych z działalnością kół szkolnych L. M. K.

Rozrywki umysłowe

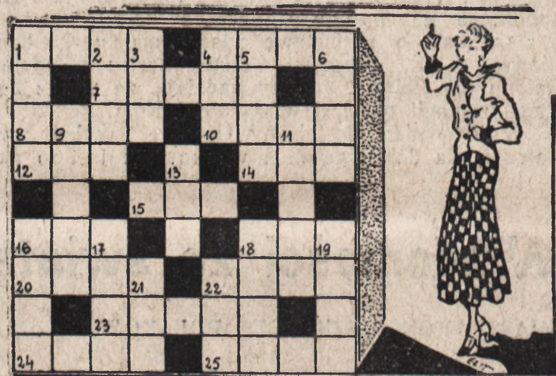
ZNACZENIE WYRAZÓW POZIOMYCH:

1. Miejsce wypoczynku wojska. 4. Bożek miłości. 7. Wielki obszar wodny; część oceanu przylegla lądowi. 8. Wykup. 10. Natarcie, ruch zaczepny. 12. Roślina warzywna 14. Pan, naczelnik, nadzorca w Turcji. 15. Alarmowy sygnał etelegraficzny morski. 16. Partja w tenisa. 18. Gatunek wierzby. 20. Napój. 22. Defekt. 23. Skok do wody, zanurzenie się w wodę. 24. Jamnik. 25. Pierwiastek metaliczny.

ZNACZENIE WYRAZÓW PIONOWYCH:

1. Grecki bajkopisarz. 2. Rzeka w Syberji. 3. Duchowny. 4. Imię żeńskie. 5. Cel, kres. 6. Część ciała ludzkiego. 9. Sztaba do ściągania ścian, ankra. 11. Roślina ozdobna. 13. Dola, fatum. 16. Rodzaj gry w karty. 17. Czołg. 18. Oranie. 19. Niedziałka. 21. Skok, podskok. 22. Płacz; głos owcy.

„ELIT“ (Warszawa).



Za rozwiązanie krupówki Redakcja „Polski na Morzu“ przeznacza w drodze losowania 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań z Nr. 12 upływa **28 grudnia 1935 r.** Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji z dopiskiem: **„ROZRYWKI UMYSŁOWE“.**

ROZWIĄZANIA

„Polska na Morzu“ Nr. 10 z X.35.

2. **Literówka** (logogryf).

1. Boruta. 2. Tarant. 3. Bałwan. 4. Neptun. 5. Kadryl. 6. Burlak.

Odczytane litery po przekątni dają zasadnicze rozwiązanie:

„PRZYSPOSOBIENIE“.

„B A Ł T Y K“.

3. **SZARADA**

Wszystkie zadania bezbłędnie rozwiązało 48 osób. W rezultacie nagrody książkowe w drodze losowania za rozwiązanie zadań z Nr. 10 „Polski na Morzu“ otrzymują pp.:

1) **Gillern Jerzy** — Rembertów, ks. Skorupki 15.
2) **Wolski Lucjan** — Będzin, Kościuszki 92.
3) **Jurczykówna Stanisława** — Równe, gimn. im. Tad. Kościuszki.
4) **Marcinkowski Marjan** — Łódź, Żeromskiego Nr. 88, X komis.
5) **Pietrasińska Wanda** — wieś Mokrzec, poczta Turopin, woj. wołyńskie.

Nagrody wysyłamy niebawem przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10, telefony: red 290-18 adm n 533-88

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. Zakł. Graf. „Nowoczesna Spółka Wydawnicza“, S. A., Warszawa, Marszałkowska 3